THE PANAMA CANAL REVIEW
EN ESPAÑOL

EN ESTE NUMERO

- Así es el Gobernador . .
- Cambios en Educación . .
- La Ballena que entró al Canal
- Más Visitantes que Nunca . .

. . feliz asociación . .

99-1-344-C.1

ROBERT J. FLEMING, JR., Gobernador-Presidente
W. P. LEBER, Vice Gobernador
WILL AREY
Jefe de la Oficina de Información

PANAMA CANAL REVIEW
En Español

Directores de Publicaciones
GUILLERMO R. VALDES Y JOE CONNOR
Redactores:
TOMAS A. CUPAS, EUNICE RICHARD y TOBI BITTEL

Publicación Oficial de la Cía. del Canal de Panamá
Publicado Mensualmente en Balboa Heights, Z. del C.
Impreso en la Imprenta de Mount Hope, Zona del Canal
De venta en todos los Centros de Servicios Comunales, Comisariatos y en la Casa de Huéspedes Tívoli durante los 10 días siguientes a su publicación a 5 centavos la copia.
Subscripciones: $1 al año; por envío postal y ediciones anteriores, 10 centavos la copia.
Giros Postales, pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, deberán remitirse por correo al Apartado "M", Balboa Heights, Z. del C.
Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C.

ASOCIACION NATURAL

El interés de las personas pertenecientes a la Compañía y el Gobierno del Canal de Panamá y los residentes de la Zona del Canal en los asuntos que conciernen a la vida istmeña en general y en particular a la cultura, el arte, la historia y el origen de la nacionalidad panameña, se manifiesta a cada momento en la feliz convivencia de los dos grupos y nacionalidades coincidentes en los asuntos canaleros.

En el campo de la cultura, múltiples son las ocasiones en que elementos panameños y zoneítas expresan su comunión de ideales y comparten plenamente todas las oportunidades de intercambiar conocimientos y de ejercitar parejamente sus facultades intelectuales.

En el aspecto social, ya sea individualmente o en grupos, los elementos de ambas nacionalidades se dedican a disfrutar juntos de sus momentos de esparcimiento o dedican sus esfuerzos mancomunados al mejoramiento de sectores desposeídos.

El campo del deporte proporciona, igualmente, vastas oportunidades para la noble competencia, el estímulo amistoso y la superación física de zoneítas y panameños.

Y todas estas actividades, realizadas sin estridencias en una natural asociación cotidiana, se incrementan día tras día, debido a un amplio espíritu de creciente comprensión mutua, cimentado en un enorme campo de intereses comunes.

Esa asociación se evidencia, por ejemplo, en la contribución individual de elementos zoneítas a la propia divulgación de la cultura panameña. Correspondiendo a su aceptación como miembros de entidades históricas panameñas, grupos arqueológicos de la Zona suelen donar con frecuencia al Museo Nacional de Panamá las piezas que descubren en sus constantes búsquedas en diversos sectores del país, contribuyendo así, directamente, a un mejor conocimiento de la cultura precolombina; de la era colonial y de otros aspectos no menos interesantes del pasado arqueológico y antropológico de Panamá.

La portada de este número recoge—como un ejemplo de esta feliz asociación—el momento en que la distinguida dama zoneíta, Thelma Bull, hace entrega de valiosos hallazgos arqueológicos de Playa Venado al Director del Museo Nacional, Profesor Alejandro Méndez. La señora Bull es empleada del Departamento de Planificación de la Gobernación de la Zona del Canal.

El acto es una muestra aislada de las muchas actividades en que cotidianamente se encuentran envueltos, en cordial conjunción, individuos de dos nacionalidades distintas, a quienes une un solo sentimiento de progreso y amistad que, como ya dijimos, resulta una asociación natural, generada en la gran matriz que es la vía interoceánica.

INDICE

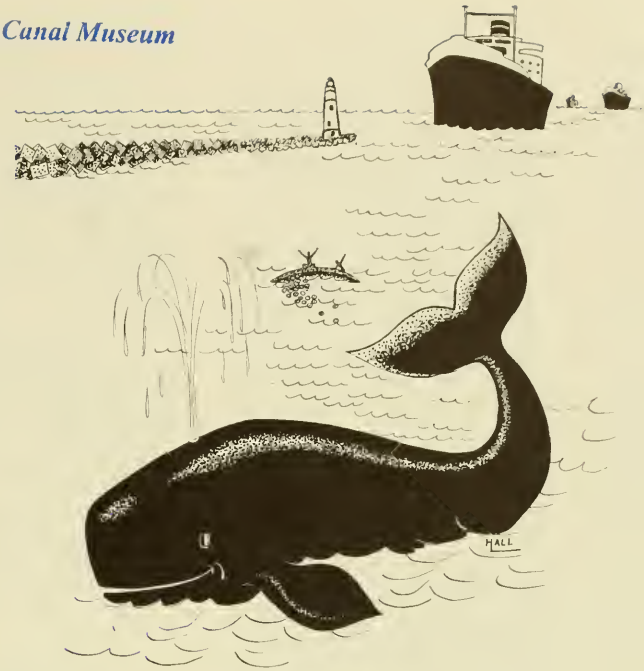
Editorial: "Asociación Natural" . 2
La Ballena que Quiso Cruzar el Canal 3
Los Accidentes Pueden ser Emocionantes 4
Reportaje Sobre la Asociación Natural:
Intercambio Cívico 5
Cooperación Individual . . 5
Programas Culturales . . . 6
Reuniones Benéficas . . . 6
Cooperación Médica . . . 7
Equitación 7
Defensa Civil 8
Deportes Acuáticos 8
Deportes Populares . . . 9
Fraternidad Juvenil . . . 10
Debutantes Benéficas . . . 11
El Servicio de Guías en Marcha . 12
El Material Humano: Primera Preocupación del Gobernador Fleming 14
Se va un Decano . . . y llega otro 17
Jubilaciones 18
Ascensos y Traslados 19
Historia del Canal 20
Navegación 22, 23, 24

LA PORTADA

La señora Thelma Bull, del Departamento de Planificación de la Compañía del Canal de Panamá, entrega al Profesor Alejandro Méndez valiosos artículos arqueológicos descubiertos por ella en Chame y Playa Venado, en gesto de amable cooperación. Las actividades de la señora Bull y muchos otros residentes de la Zona del Canal, asi como la feliz y natural asociación existente entre residentes en Panamá y la faja canalera, se encuentran resumidas en artículos y gráficas que aparecen en las páginas 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 de esta edición.

Gift of the Panama Canal Museum

La increíble historia de la ballena que obstaculizó el tránsito por el Canal; aterrorizó a los nativos; encalló en un banco; fue ametrallada; fue bombardeada y reapareció en Nombre Dios, de donde tuvo que ser removida con máscaras contra los gases. . . . .



La Ballena que quiso Cruzar el Canal . . .

LOS MIEMBROS de la pasada generación istmeña tuvieron una oportunidad rarísima que no se ha presentado nunca más en los últimos 40 años: la de presenciar la llegada de una gigantesca ballena a las aguas del Istmo. El suceso fue espectacular y mantuvo a la población de las dos ciudades terminales del Canal, hablando de ello durante mucho tiempo.

Y no era para menos. Nunca antes, en la historia del Canal, ni después de ocurrido el suceso, se había sabido de un mamífero tan monumental, obstruyendo la entrada de la vía interoceánica, pasando el rompeola y tratando de utilizar las cálidas aguas de Cristóbal para su retozo durante varios días.

Marinos, pescadores y aborígenes sanblasinos, tuvieron la insólita experiencia de tropezar con esta parienta cercana de Moby Dick, por varios días y en algunas ocasiones no solamente obstruyó la vía interoceánica sino que volteó canoas llenas de cocos, frente a Colón. Esta es la historia de la ballena que quiso cruzar el Canal . . . !

Alarma

Una fría mañana del mes de noviembre del año de 1921, el capitán del barco "Cedar Branch" envió un radiograma a las autoridades del Canal de Panamá, informándoles que su barco había encontrado una obstrucción en la boca del Canal a 28 millas al norte del rompeolas de Cristóbal. Según el capitán del barco, la obstrucción tenía 120 pies de largo y 3 pies sobre el agua. Como no había suficiente luz, el capitán pensó que se trataba de los restos de algún naufragio, con la popa saliendo del mar. La información fue suministrada por el Gobernador Jay J. Morrow como advertencia a los marinos.

Espanto

Varias horas después del primer informe recibido, dos sencillos indios de San Blas que viajaban en un cayuco lleno de cocos hasta la borda, saltaron aterrados al agua, para nadar y salvar sus vidas, después de que su bote fue lanzado por los aires, regando de cocos el agua, cuando lo que parecía ser la enorme cola de una inmensa ballena los golpeó con una fuerza incontrolable.

Los indios nadaron hasta el rompeolas y se subieron a él, pero cada vez que intentaban rescatar el cayuco, la ballena se acercaba amenazadora. Amedrentados, permanecieron en el rompeolas, hasta que el animal se alejó—hacia adentro, en dirección a la costa, pasando el rompeolas.

¡Ballena!

La juguetona ballena se convirtió entonces en un obstáculo no ya en el mar abierto, sino dentro del mismo puerto de Cristóbal. Pero quizás la persona más sorprendida de todas las que avistaron la ballena, fue el capitán del "Eastern Prince," quién divisó el gran mamífero desde el puente de mando de su barco, en la tarde del 17 de noviembre de 1921.

El "Eastern Prince" acababa de salir de la boca del Canal hacia el Puerto de Cristóbal, cuando la ballena fue avistada. Barco y animal se encontraron justamente en la estrecha y profunda entrada. Solo la suerte podría decidir cuál de los dos encallaría en los bancos de las orillas. Pero de pronto, el animal dio un súbito viraje, cediendo el paso a la nave y metiéndose en las aguas poco profundas.

Atascada

La ballena, que no puede nadar en aguas poco profundas, se encalla con igual facilidad que cualquier barco de gran calado. Esto fue lo que le ocurrió a la que quiso entrar al mismo Canal. El mamífero quedó encallado en un banco de la orilla, a ¼ de milla al sur de la antigua planta carbonífera de Cristóbal. El enorme animal permaneció allí con parte de la cabeza y de su espinazo sobre el agua.

Espectación

La noticia de que una ballena se encontraba atascada en una de las orillas del Canal, se propagó como pólvora encendida tanto en el Atlántico como en el Pacífico. Centenares de personas, utilizando cuanto vehículo tuvieran a mano, comenzaron a llegar al sitio, movilizándose especialmente en cuanto bote, lancha o barco pudieron emplear para ver la gran ballena.

F. E. Williams, quién estaba encargado de manera oficial de las medidas, fue comisionado para establecer las de la ballena. El resultado: 104.97 por 15.63 por 8.67, con un peso bruto de 87.66 toneladas.

Rescate

La primera idea que cruzó por la mente de las autoridades zoneítas fue la de mudar la ballena de ese sitio, en donde amenazaba el tránsito regular del Canal. Los Capitanes Stirling Miller y John Wieshofer,

(Pasa a la página 18)

SEGURIDAD

Los Accidentes Pueden ser Emocionantes

¿Está usted cansado de todo? ¿Está usted buscando nuevos horizontes? Tenga un accidente.

Los accidentes pueden abrirle un mundo nuevo e interesante. Conocerá lugares y experimentará sensaciones nunca imaginadas.

Conocerá hermosas enfermeras y médicos capaces. Tendrá oportunidad de conocer bien de cerca como funciona el servicio de primeros auxilios, la sala de operaciones, y ver como actúan los cirujanos y otros especialistas.

Es probable que le quede una cicatriz que sirva como tema de conversación adonde quiera que vaya.

Puede escribir un libro, que puede resultar el mejor vendido del año "Como regresé al mundo de los vivos" o "Como puede un lisiado aumentar sus ingresos."

Usted puede lograr que su nombre aparezca en los periódicos. Incluso en primera plana.

Puede cobrar el seguro contra accidentes, el cual estuvo pagando durante tanto tiempo.

Puede estar acostado o sentado en su casa durante todo el día leyendo los periódicos o escuchando radio.

Puede lograr simpatía que nunca hubiese obtenido, aún de la esposa y los niños.

Su cuerpo recibirá inyecciones de todo tipo y cuanta droga y estimulantes existan.

Es probable que su mujer tenga que salir a trabajar y que su hijo mayor deba abandonar la escuela y adquirir una experiencia de la vida prematura.

Es posible que el médico deba ponerlo a un régimen a fin de curarle alguno de sus viejos hábitos.

Puede que tenga que aprender un nuevo trabajo para reemplazar el antiguo que no podrá hacer más, pero que de cualquier manera no le gustaba.

En consecuencia sea moderno. Tenga un accidente. La experiencia puede ser una buena maestra, si sale con vida de ella.

Sigue las instrucciones . . . Si no sabes, pregunta!

ACCIDENTES

OCURRIDOS ESTE MES Y DURANTE ESTE AÑO — JUNIO	Casos de primeros auxilios		Incapacitados		Días perdidos por incapacidad	
	'62	'61	'62	'61	'62	'61
Todas los unidades	305	284	8	13	364	6321
Durante el presente año	1536	2095(699)	58	76(4)	7546	14126(95)

( ) Total incluye lesiones ocurridas en trabajos mantenimiento de Esclusas.

Intercambio Cívico . .

EL CLUB ROTARIO de Cristóbal-Colón fundado por un grupo de hombres de negocios del Atlántico en 1921, ha sido durante muchísimos años una constructiva fuerza cuyos beneficios se han evidenciado en una extraordinaria labor de cooperación y mutuo entendimiento entre los residentes de Panamá y la Zona del Canal.

Aproximadamente la mitad de los 63 miembros actuales del club, son ciudadanos panameños y la otra parte, ciudadanos de los Estados Unidos, incluyendo al señor Axton T. Jones, Director de la División de Transportes y Terminales del Canal de Panamá.

Herman Henríquez, un socio de la firma Henríquez y Cía., S. A., fue el orador en reciente reunión. El señor Henríquez, a pesar de vivir en Panamá, es uno de los pocos socios con más de 41 años de pertenecer a la institución.

Con el señor Henríquez, en la tribuna de los oradores, aparecen en la foto, Bernard Femminella, Vice Cónsul de los Estados Unidos en Colón; R. W. Owen, Gerente de C. Fernie & Co., y presidente del club; Julio Domínguez y Lino Sanfillipo, hombres de negocios colonenses.

El club de la Costa de Oro es tan solo una de las tantas organizaciones cívicas existentes en el Istmo que tienen integrantes de ambas nacionalidades y su correspondiente, el Club Rotario de Panamá, cuenta en su seno igualmente, numerosos ciudadanos de la República de Panamá y de la Zona del Canal.

Cooperación Individual . .

PHILIP L. DADE, Jefe de la Defensa Civil en la Zona del Canal, aficionado a la arqueología y hacendado, es uno de los numerosos residentes de la Zona que poseen terrenos y casas en la República de Panamá.

El señor Dade posee una pequeña finca en Coclé, la cual visita casi todos los fines de semana. Desde que la adquirió hace algunos años ha plantado gran número de frutas y gasta buena parte de su dinero y de su tiempo experimentando con la cosecha de granos y vegetales.

Durante los años que tiene de poseer esas tierras, ha logrado numerosos amigos en esa área, muchos de los cuales le han ayudado a desarrollar nuevos métodos de siembra. Al igual, Dade los ayuda suministrándoles semillas de diversos tipos de maíz y vegetales.

Esta cooperación del señor Dade con los campesinos no es la única contribución del distinguido zoneíta para con esa región, sin embargo. El señor Dade se ha dado a la tarea de mejorar las condiciones de la escuela de dos aulas, de Coclé, localizada a 6 millas al oeste de Penonomé, en la vía Interamericana. Dade compró el sobrante de escritorios escolares de la Zona del Canal y los envió en camión a la escuela, en cantidad suficiente para proveer de pupitre a cada uno de los 90 alumnos de la escuela; después, pagó un carpintero para que convirtiera todos los viejos escritorios en asientos para los nuevos. (En una de las fotos puede vérsele en uno de los salones amueblados.)

Programas Culturales

LA ASOCIACION de Bibliotecarias Graduadas del Istmo de Panamá, fundada en 1961, es una de las muestras típicas de las entidades que funcionan en Panamá y la Zona que unen sus fuerzas para el desarrollo de sus ideas, planear programas y aumentar los conocimientos generales de sus socios.

Dicha asociación se fundó como punto culminante de la celebración de la Semana de la Biblioteca Nacional en 1961, primera ocasión en que las bibliotecarias de Panamá y la Zona del Canal se unían para festejar el evento.

Uno de los objetivos principales de la organización es—como lo expresó la señora Carmen de Herrera, primera presidenta de la asociación y Directora de la Biblioteca de la Universidad de Panamá—propender al progreso de la biblioteconomía y trabajar en forma entusiasta por el mejoramiento de los servicios bibliotecarios en el Istmo.

La señora Eleanor Burnham, bibliotecaria de la Zona del Canal, es la vicepresidenta del grupo y una de las socias más distinguidas de la organización.

Las sesiones regulares de la asociación proporcionan magnífica oportunidad a las bibliotecónomas de discutir problemas que conciernen a su profesión y desarrollar programas de interés mutuo.

Las reuniones se efectúan en la Biblioteca de la Universidad de Panamá, en cuyo frente fue tomada esta foto. En ella aparecen, de izquierda a derecha, la señora de Herrera; la señora Isaura de De las Casas, bibliotecaria del USIS; la señorita Ana María Jaén, Directora de la Biblioteca Nacional de Panamá; la señora Burnham; la señora Evelyn Bramstetter, bibliotecaria del Comando en la Base Aérea de Albrook Field; y la señorita Shirley Welshinger, ex-bibliotecaria del USARCARIB y hoy en día Directora de la Biblioteca de las Américas en Fort Gulick.

Reuniones Benéficas

UN GRUPO de damas panameñas y norteamericanas residentes en Las Cumbres se reunió en el Club Campestre Las Cumbres, con el fin de concretar su cooperación a la Cruz Roja Nacional, mediante un té y juegos de canasta y bingo. La tarde resultó altamente productiva y una comisión de dicho grupo visitó a la señora Cecilia O. de Chiari, Primera Dama de la República, para entregarle personalmente lo recogido en dicha reunión. Las damas cumbreñas—panameñas y norteamericanas—se reunen con frecuencia para realizar actividades sociales, culturales y de beneficencia, en un ambiente de contagiosa camaradería.

Cooperación Médica

UNO DE LOS primeros problemas que encararon los técnicos de los Estados Unidos cuando comenzó la construcción del Canal de Panamá, fue el de crear y mantener un ambiente saludable en el Istmo de Panamá, entonces lleno de pantanos y mosquitos.

Las autoridades sanitarias de la República de Panamá y de la Zona del Canal se esforzaron juntas desde los primeros días de la construcción de la gran vía. Bajo la guía y dirección del Coronel William Crawford Gorgas y los dirigentes médicos del Istmo, la malaria fue reducida a una amenaza menor para la salud, la disentería fue virtualmente eliminada y la fiebre amarilla desapareció.

La terrible fiebre amarilla, primero dominada por los médicos de los Estados Unidos en Cuba y más tarde atacada con éxito en el Istmo, era sin embargo, un problema continuo en Panamá hasta después de la II Guerra Mundial, cuando mediante un esfuerzo conjunto de los expertos sanitarios de Estados Unidos y Panamá quedó eliminado el último vestigio de ella.

Los expertos en salubridad iniciaron una extensa campaña por todo el Istmo, localizando al mosquito *Aedes Aegypti*, portador de la fiebre, y destruyéndolo en los lugares donde se reproducía. Ningún caso de fiebre amarilla se ha reportado en el Istmo desde 1949 y ninguno de los mosquitos portadores de la enfermedad ha sido encontrado desde entonces.

En la fotografía que ilustra este artículo, el Dr. Pedro Galindo, conocido entomólogo panameño, aparece con el Dr. K. O. Courtney, quien fuera miembro de la Dirección de Salubridad de la Zona del Canal, tomando una muestra de sangre de un residente de la Provincia de Bocas del Toro durante la campaña contra la fiebre amarilla.

Los esfuerzos conjuntos de las autoridades de Panamá y la Zona del Canal para mejorar las condiciones sanitarias en el Istmo, continúan actualmente. Cualquier brote de enfermedad en una de las jurisdicciones, es reportado inmediatamente a las autoridades de la otra. Esta cooperación y esfuerzo mutuo, tanto en las esferas oficiales como en las particulares, une a muchos ciudadanos estadounidenses y panameños que tienen el mismo interés profesional en sus frecuentes relaciones. Actualmente, las autoridades de Panamá y la Zona del Canal están estudiando el problema de la malaria en el Istmo y esperan elaborar planes con los cuales erradicarla, lo mismo como fue erradicada la fiebre amarilla hace más de una docena de años.

Equitación

LA EQUITACION, al igual que muchos otros deportes al aire libre, constituye atractivo permanente para grupos de Panamá y la Zona del Canal. Regularmente, todos los fines de semana, residentes en la Zona y ciudadanos panameños se reunen con el fin de cabalgar en sus hermosos caballos por las vecindades de las ruinas de Panamá Viejo, en donde el Club de Equitación de Panamá, tiene su sede.

Entre las personas que participan en esos grupos (véase foto) se cuentan el señor Tulio Gerbaud y señora y también sus hijas Annette y María Eugenia; Yolanda de Urriola; Dianna Bulger; Linda Green; Berta Lewis; Devan Powell; Ivonne Champsaur y otras.

Defensa Civil

EL ENTRENAMIENTO combinado y la instrucción de personal de la República de Panamá y la Zona del Canal, han sido siempre práctica establecida por la Compañía del Canal de Panamá y el Gobierno de la Zona del Canal.

Los bomberos de la Zona y de Panamá mantienen estrecho contacto regularmente y una vez al año se unen para celebrar juntos la Semana de Prevención de Incendios, destinada a reducir la cantidad de siniestros en la República y la Zona.

Igualmente sucede con los cuerpos policiales de ambos sectores, los cuales trabajan juntos para reducir la cantidad de crímenes. Con frecuencia, unidades de la policía de Panamá y la Zona del Canal compiten en eventos de tiro al blanco.

En la presente era de bombas atómicas y de hidrógeno, la Defensa Civil se ha convertido en una línea de primera categoría y como es natural las autoridades de la Zona del Canal cooperan con las de Panamá en la instrucción de la defensa contra la radioactividad y la protección del público en caso de una conflagración de esa naturaleza.

En las clases de entrenamiento patrocinadas por la Defensa Civil de la Zona del Canal y efectuadas en Fort Clayton, los bomberos de Panamá aprendieron cómo operar y leer los delicados instrumentos que sirven para medir la radioactividad en el área dada.

Luis Carlos Endara, Comandante Segundo Jefe del Cuerpo de Bomberos de Panamá y Jefe de la Defensa Civil en la República, aparece en la foto verificando la radioactividad de su reloj.

Deportes Acuáticos

CIENTOS de marineros aficionados, por pasatiempo, tanto de Panamá como de la Zona del Canal, se han convertido en competentes conductores de embarcaciones pequeñas, después de participar en un curso de 10 semanas de piloteo, marinería y manejo de embarcaciones pequeñas, ofrecido cada año por el Escuadrón de Instrucción Náutica de la Zona del Canal, unidad local del Escuadrón de Instrucción Náutica de los Estados Unidos.

En la foto aparece el Capitán S. F. Mason, a la derecha, Práctico del Canal de Panamá, demostrando el uso del "pelorus" o brújula falseada, a algunos de los estudiantes que tomaron el curso en Cristóbal. De pie están, de izquierda a derecha, Guillermo Gómez, empleado panameño de la Línea Italiana; Dr. Willard French, del Hospital de Coco Solo; J. B. Coffey, Superintendente de la Imprenta del Canal de Panamá; Arthur Albright, Jefe de Electricidad en las Esclusas de Gatún; W. R. Byrd, Asistente del Agente de Carga en la División de Terminales. Sentados, de izquierda a derecha, se encuentran Hubert Kam, de la Cía. Goodyear, de la Zona Libre de Colón; y José Van Beaverhoudt, comerciante de Colón.

La popularidad del deporte de las lanchas en el Istmo lo ha convertido en una de las muchas actividades en la cual zoneítas y panameños se dedican en sus ratos de esparcimiento. Hay frecuentes excursiones de pesca en lanchas de la República de Panamá y la Zona del Canal, lo mismo que buceo, esquí acuático, natación y otros eventos náuticos.

UN GRUPO de jóvenes de la Zona del Canal está aprendiendo los secretos del judo, bajo la instrucción de Héctor Sánchez, estudiante de la Universidad de Panamá, quién enseña el arte del judo en el YMCA de Balboa los lunes, martes y miércoles por la tarde. El señor Sánchez aprendió el judo del señor William O'Sullivan, traductor oficial del Canal de Panamá, quién dirige la clase de judo para los adultos.

Este arte japonés de la propia defensa sin armas, ha constituido un pasatiempo para numerosos ciudadanos norteamericanos y panameños en el Istmo durante mucho tiempo y durante los últimos años ha constituido un requisito que deben llenar los miembros de la Guardia Nacional de Panamá y la Policía de la Zona del Canal.

El Club de Judo de la Zona del Canal fue organizado formalmente y afiliado a la Asociación de Judo de Panamá en 1956. Cada participante en las clases de entrenamiento de judo usa un cinturón que demuestra el grado de habilidad en el deporte. Los cinturones se usan con el Judo-gi, o uniforme de entrenamiento, tal como el que el señor Sánchez luce en esta fotografía.

DEPORTES POPULARES

EL BOLICHE, como muchos otros deportes, atrae a ciudadanos de Panamá y la Zona del Canal como participantes. Los miembros de los equipos afiliados a la Liga de la Asociación de Boliche del Canal de Panamá se reunen a menudo en los centros de boliche en ambos lados del Istmo, para practicar y también para eventos regulares.

Hombres y mujeres toman parte en este popular deporte, participando equipos mixtos, así como también conjuntos de hombres y mujeres solos. En estas competencias de boliche no existe la barrera cultural o del idioma, provocando mayor entendimiento entre los ciudadanos norteamericanos y panameños que forman los equipos participantes en juegos de liga.

El boliche se ha practicado en la Zona del Canal durante mucho tiempo, pues la primera bolera fue instalada en el Clubhouse de Balboa en la década de 1920. El juego de bolos era el deporte popular en esos días, pero se jugaba con bolas y bolos más pequeños que los que se usan hoy en día.

Hay una buena cantidad de clubes operando actualmente, estando muchos de ellos organizados de manera similar a los de la Liga Masculina de Balboa, cuyos miembros aparecen aquí en acción. Esta liga tiene cinco equipos de 12 unidades y se enfrentan durante todo el año en la Bolera de Balboa. Más de la mitad de los miembros de los 60 equipos son ciudadanos panameños y la mayoría del resto son ciudadanos norteamericanos empleados por la organización del Canal.

Fraternidad Juvenil

MUCHOS RESIDENTES en el Istmo no tienen una idea de la cantidad de estudiantes norteamericanos que se encuentran estudiando en diferentes colegios y escuelas de la República de Panamá. Algunos de estos estudiantes residen en la República de Panamá, mientras que otros viven en la Zona del Canal.

Estos jóvenes norteamericanos cursan estudios desde el kindergarten hasta los grados más avanzados de escuela primaria o secundaria. Son hijos de funcionarios del Canal de Panamá, de miembros del Ejército de los Estados Unidos y de hombres de negocios norteamericanos que residen en la República de Panamá.

Los padres de estos estudiantes los han matriculado en escuelas de la República de Panamá para que aprendan el idioma español y para que esa nueva generación crezca en un ambiente de entendimiento y confraternidad con los niños panameños, con los cuales comparten diariamente sus ratos de estudio y de esparcimiento, estrechando aún más, las buenas relaciones existentes entre los residentes de la República de Panamá y de la Zona del Canal.

El Colegio La Salle, en la ciudad capital, es el que registra el mayor número de estudiantes norteamericanos, con un total de 25. El Colegio Javier tiene 10 y el Colegio San Agustín 7.

El Liceo de Señoritas tiene dos jovencitas que vinieron de los Estados Unidos en el intercambio de estudiantes y les agradó tanto el trato dado por sus compañeras panameñas, que decidieron quedarse como estudiantes permanentes en el colegio.

En el Kindergarten Mercedes, una pequeña escuela situada en la Avenida México, hay nueve niñitos norteamericanos, entre ellos Sue Alexander, hija del Sr. Allen Alexander, Director Asistente de la Oficina de Información del Canal de Panamá, y de la señora Alexander, residentes en Balboa Heights. Richie Lester de Balboa, es otro de ellos.

El primer centro de estudios en el Istmo, la Universidad de Panamá, tiene a varios estudiantes norteamericanos en la Facultad de Filosofía, y al iniciarse los cursos de español para extranjeros, la matrícula de norteamericanos residentes en la República de Panamá y en la Zona del Canal, aumenta en forma considerable.

Debutantes Benéficas

Zaidée Sucre Camarano

Marcela Chambouett

María del C. Miró Quezada A.

Georgeann Kimsey

Virginia Endara

Saudy Schmidt Hutchins

Julie Lynn Floyd

Las Damas Guadalupanas, institución dedicada a la Caridad, que provee de desayuno diario—a través de todo el año—a centenares de niños de edad pre-escolar y que ayuda directamente a la Cruz Roja y otras instituciones de Caridad, suele celebrar todos los años el Festival de las Debutantes. Este año, 20 bellas señoritas de Panamá y la Zona del Canal hicieron su entrada a la Sociedad, en este evento, constituyendo el mismo un gran éxito social y benéfico. Esta es otra actividad en la que los miembros de ambas comunidades se agitan corrientemente, con miras al mejoramiento social del Istmo. En el grupo de debutantes aparecen las señoritas Carmen Sogandares, escogida la "debutante del año" y Eleanor Fleming, hija del Gobernador de la Zona del Canal y la señora de Fleming.

Carol Kimsey

Mary Duran

Mechita Luz Clare

Eleanor Fleming

María Esperanza Lavergne

Irma Suescum

Ivonne Gelabert

Gretchen Howe

Dalys Bremer Escoffery

Virginia Stokes

Sheila Endara

Lee Ann Petrosky

Carmen Sogandares

Los guías Edward Michaelis y Sandra Wallace conversan sobre el Canal con dos pasajeros del barco de turistas "Himalaya."

12,000 VISITANTES

MAS DE 12 MIL PERSONAS visitaron el Canal de Panamá y fueron atendidas por el recién fundado Servicio de Guías de la Zona del Canal, durante el mes pasado. El Servicio de Guías tiene la responsabilidad de atender a todos los excursionistas locales y turistas que suelen visitar la faja canalera.

Durante las 2 primeras semanas de actividades de dicho cuerpo, los siete guías que prestaban servicio en ese tiempo, atendieron nada menos que 6,273 visitantes.

Informaciones, consejos, folletos descriptivos y charlas sobre el Canal fueron suministrados por los guías a los excursionistas. El volumen de visitantes de esas 2 primeras semanas continuó en el mismo ritmo durante el resto del mes de julio, con un promedio de más de 400 personas por día.

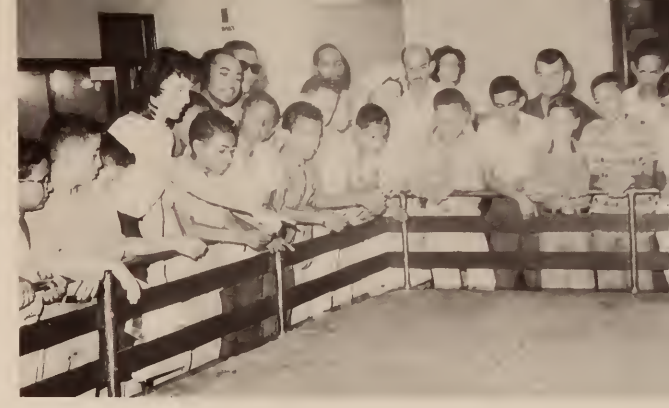
Entre los visitantes se encontraban los miles de viajeros que llegaron a Balboa y Cristóbal a bordo de los barcos turísticos *Himalaya, Reina del Mar, Willem Ruys* y *Oriana.*

Llegaron también a la Zona, con idénticos propósitos, estudiantes y maestros de toda la república, inclusive un grupo de 150 maestros de las escuelas de Colón; periodistas panameños; hombres de negocios y otros excursionistas procedentes de los Estados Unidos, así como también altas autoridades y huéspedes del Gobernador Fleming; personal militar norteamericano, peruano y de otras partes del hemisferio y una enorme diversidad de elementos de numerosísimas esferas locales y extranjeras.

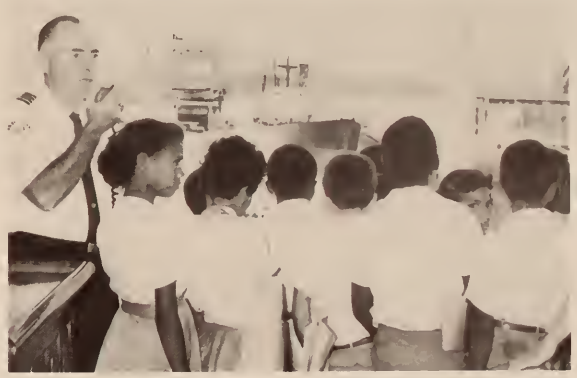
El Superintendente de los Guías, Robert Byrne, explica la operación de las esclusas a un grupo de oficiales del ejército peruano.

El guía Fred Berest discute la historia de los murales en la rotonda del Edificio Administrativo, con un grupo de la Iglesia Luterana que visitaba el Istmo.

Durante los momentos de descanso entre sus labores de guía en las esclusas y otros puntos de interés, la señora Fanny de Hernández atiende el escritorio de información en la rotonda del edificio administrativo.



Alicia Fulleton, del Servicio de Guías, muestra algunos puntos de interés en la geografía istmeña, en un mapa en relieve en el Edificio de Asuntos Civiles, a un grupo de estudiantes y maestros de la Escuela República de China, de Panamá.



Escolares panameños escuchan explicaciones sobre la operación de las esclusas, en español. El guía Edward Michaelis los acompaña e instruye en visita a Miraflores.

Empleados del Comisariato de Balboa y sus invitados panameños, abordan la lancha "Las Cruces" para un tránsito parcial del Canal con los guías Michaelis y Wallace.

Señor Robert J. Fleming, Jr., Gobernador de la Zona del Canal y Presidente de la Compañía del Canal de Panamá.

EL MATERIAL HUMANO: PRIMERA PREOCUPACION DEL GOBERNADOR FLEMING

Semblanza de un funcionario dinámico

UNO DE LOS PUNTOS de vista personales del Gobernador de la Zona del Canal, Mayor General Robert J. Fleming, Jr., ha sido inspirado en la Declaración de Independencia de Norteamérica que señala que ". . . todos los hombres son iguales." Su recia personalidad se guía, igualmente, por un dinamismo extraordinario.

El Gobernador Fleming es partidario de las informaciones de primera mano; le gusta la gente que va al grano y no gasta mucho tiempo en explicaciones innecesarias y cree que los representantes norteamericanos deben hablar el idioma del país en el cual están estacionados.

El señor Fleming nació en Fort Robinson, Nebr., el 13 de enero de 1907. En 1928 se graduó en la Academia Militar de West Point y escogió la rama de la Ingeniería del Ejército en lugar de la Caballería, cuerpo al cual perteneció su padre, porque según su opinión, expresada en aquella época "el caballo no estará aquí para siempre."

De enero de 1944 a mayo de 1947, el Gobernador Fleming estuvo en Europa supervisando el programa de construcción del Ejército Norteamericano de Ocupación, después de terminada la guerra. Poco antes, durante el conflicto bélico, había prestado sus servicios en el área del Pacífico Central.

Señora Eleanor Marion Camby de Fleming, esposa del señor Gobernador

Estrechando Manos Panameñas . . .

El señor Gobernador saluda a Antonio Caballero, uno de los edecanes que le fueron asignados cuando visitó la Feria del Colegio Javier en la ciudad de Panamá, el verano pasado.

El Presidente de Panamá, señor Roberto F. Chiari, saluda al Gobernador Fleming, durante el primer encuentro oficial entre ambas autoridades, en el Palacio de las Garzas.

El Gobernador Fleming saluda a la Reina del Carnaval Ana Raquel Chanis, en presencia del Presidente de la Junta del Carnaval señor Enrique Rodgers, y Hernán Arias, quién poco después contraería matrimonio con la Reina.

De 1947 a 1950, perteneció a la Oficina del Jefe de Ingenieros en Washington, primero como Jefe de la Organización de Ingeniería y Entrenamiento para Operaciones Militares. De 1950 a 1951, estudió en la Escuela Nacional de Guerra en Washington y de 1951 a 1954 fue Ingeniero del Ejército en Fuerte Monroe, Va. En 1954 fue Ingeniero Distritorial en Filadelfia y luego trabajó hasta abril de 1957 como Ingeniero Divisional, en la División de Nueva Inglaterra, antes de retornar a Europa por un período de 3 años. A su regreso de Francia estuvo estacionado en Dallas hasta noviembre de 1960.

El Gobernador Fleming es casado con la señora Eleanor Marion Camby Fleming, natural de Denver, Col. Al igual que los dos anteriores gobernadores, el señor Fleming tiene dos hijas. Una de ellas es la señora de Benjamin Beasley, teniente del Ejército, acantonado en Alemania, quién a su vez es madre de cuatro niñitos y la otra es Eleanor A. Fleming, estudiante de la Universidad Bicknell, de Lewiston, Pa.

El Gobernador Fleming es un entusiasta del golf y también de la aviación, y la fotografía (especialmente tomar y proyectar películas de 8 mm.). En su juventud, fue aficionado al polo, que aprendió a jugar en los puestos del ejército en que prestaba servicios su padre.

¡Acción! Acción! Acción!!

Una de sus expresiones más particulares es la de que "el instrumento más importante que tenemos es la gente. Contrario a las máquinas, la gente no puede ser menospreciada. Contrario a los abastos, tampoco puede almacenársele en depósitos o en refrigeradores hasta tanto se les necesite. Nadie tiene que pensar sobre la moral de un camión de 2½ toneladas o de una lata de frijoles. Pero si hay que pensar en la gente. Prácticamente todo mi tiempo y todos mis esfuerzos son dedicados a problemas que conciernen a la gente. Puedo conseguir otros jefes que piensen en camiones y latas de frijoles. Yo, pienso en la gente. . . ."

El Gobernador y su señora, han manifestado, desde su llegada al Istmo, que aprenderán el español. Ello no será de extrañar, pues, al igual que su señora, aprendieron el francés en 6 meses, cuando estuvieron estacionados en Francia y además, el gobernador ha señalado reiteradamente "lo aprenderé, porque creo que es importante para los representantes americanos, que hablen el idioma del país en donde están estacionados. . . ."

Durante los 6 meses que tiene el Gobernador de estar en el Istmo, su mayor preocupación ha sido la de mejorar y expandir las comunicaciones de la organización del Canal, interna y externamente. Ello encaja a la perfección en su pensamiento de que la base del éxito de una organización es el elemento humano y que, mientras mejor informados estén los que forman dicho organismo y mejor se comuniquen entre sí, mayormente se sentirán parte integral de dicha institución.

Es por ello por lo que la intercomunicación entre la empresa y todos los empleados y residentes en la Zona del Canal ha sido mejorada y aumentada por todos los medios posibles, no solo revelándole a los empleados lo que ocurre en la faja canalera, sino también haciéndoles sentir que ellos forman parte principalísima en la marcha de la organización.

El proyecto del Gobernador Fleming ha tenido como punta de lanza un programa de vasta información para la familia canalera. Ese programa marcha paralelamente con la expansión de los servicios zoneítas a los visitantes del Canal.

Al ordenar la colocación de letreros de Sitios Históricos, Centros de Interés y Puntos de Recreo a lo largo y lo ancho de toda la Zona, el Gobernador Fleming ha dado un paso en firme hacia el propósito de explicar en forma clara y objetiva, la forma en que opera el Canal.

Y cada vez que ello ha sido posible, el Gobernador Fleming ha reiterado sus profundas convicciones sobre los principios en que los Estados Unidos han desarrollado su sistema político y económico y que constituyen para él, el principal motivo de inspiración para desarrollar la difícil misión que se le ha encomendado. Por eso, el 4 de julio último al hacer uso de la palabra en los Ejercicios Patrióticos, decía:

"La Declaración de Independencia no es un mero informe de un comité; no es una insulsa afirmación en la cual el compromiso y la conciliación haya robado toda la fuerza y la integridad. Es más bien un reto revolucionario lanzado por revolucionarios con raciocinio que se dieron cuenta plenamente que al comprometer sus vidas, sus fortunas, y su sagrado honor, estaban en grave e inmediato peligro de perder sus vidas y sus fortunas. Pero nada definitivo sucedió ese 4 de julio de 1776. La Revolución Americana no comenzó entonces, ni tampoco se terminó entonces. Ni se ha terminado aún, a excepción de algunas personas satisfechas quienes piensan que hemos ido lo suficientemente lejos en nuestra lucha por los principios de igualdad tan sencillamente y tan elocuentemente afirmados en la Declaración de Independencia. . . .

La Declaración de Independencia no le facilitó una sola escaramuza a los hombres que peleaban nuestra Revolución. Meramente hizo aclaración para la historia sobre el por qué se estaba peleando. . . . No, la Revolución Americana no ha terminado. No terminará nunca mientras nosotros los Americanos sigamos tratando de traer a la realidad la sencilla declaración de que todos los hombres han nacido iguales y libres. Ni terminará mientras sigamos rechazando a aquellos que busquen, al igual que aquellos soldados de Concord, preservar en su trono al pasado."

Así, el Gobernador Fleming, quien ha sido nombrado como uno de los dos negociadores en las conversaciones entre Panamá y los Estados Unidos, sobre el tratado del Canal, reafirma su fe en los principios de libertad y dignidad humana. La energía y el vigor que ha inyectado a la gobernación, indican que ellas proceden de un hombre dinámico perspicaz y agudo, con una gran agilidad mental y una vigorosa fuerza personal que se desborda en una sola cosa: acción, acción, acción!

El Gobernador Fleming y el Vice Gobernador Leber, conversan con miembros de la delegación del Consejo Cívico de Rainbow City durante una de las reuniones de los Consejos Cívicos Latinoamericanos en Santa Cruz. De izquierda a derecha pueden verse Wilfred E. Barrow, Seabert Haynes y Astor N. Lewis. Reuniones como éstas, son frecuentes en el diario laborar del señor Gobernador.

SE VA UN DECANO . . .

DESPUES DE 26 años de estar ligado a los Cursos Pre-Universitarios de la Zona del Canal como instructor y decano, se retira este mes el señor Roger C. Hackett, orgulloso de su larga carrera en las escuelas de la Zona del Canal.

El decano Hackett fue el gestor principal en la organización de la Asociación de Estudiantes del Curso Pre-Universitario, que ha jugado un importante papel en la vida del colegio. También ayudó a fundar el *Tropical Collegian*, periódico del colegio, y el *Conquistador*, anuario del plantel.

El decano Hackett vino a la Zona del Canal como maestro en 1930, se unió a la facultad del nuevo Curso Pre-Universitario en 1935, fue nombrado presidente de la facultad del colegio en 1941 y se convirtió en el primer decano en 1943.

El decano Hackett se retiró oficialmente en el mes de marzo pasado, pero se le pidió que permaneciera en su puesto hasta la terminación del año escolar y los cursos de verano, antes de finalizar su prolongada asociación con el sistema escolar. En unión de su esposa partirá este mes hacia Raleigh, N.C., en donde residirá.

Pocos, si existe alguno, de los 3,750 estudiantes de curso completo y 10,000 estudiantes de los cursos de verano que han asistido al colegio durante la administración del decano Hackett, habrán sospechado que este canoso hombre de escuela, fue una vez marino en un buque cisterna y camarero en un barco ganadero.

El decano Hackett es actualmente Presidente de la Sociedad Histórica Istmeña, entidad a la cual ingresó hace varios años.

Sr. Roger C. Hackett

. . . Saliendo . . .

. . . Y LLEGA OTRO

Dr. Charles L. Latimer.

. . . Entrando . . .

EL DR. CHARLES L. LATIMER, quien reemplazará al Decano Roger C. Hackett en el Curso Pre-Universitario de la Zona del Canal este mes, sostiene que ha sido maestro desde que tenía 8 años de edad. Un excelente trabajador, el Dr. Latimer fue recogedor de algodón en su nativa Carolina del Sur, ganando 60 centavos al día cuando tenía solamente 9 años.

Se basa el Dr. Latimer, sobre el rol de maestro que desempeñó en la escuela de dos aulas en Carolina del Sur, en que estando en cuarto grado, tenía que enseñar a leer durante una hora diaria a los alumnos de quinto grado. Y todo ésto lo hacía descalzo.

El Dr. Latimer cumplirá 38 años el 13 de septiembre próximo, un mes después de haberse convertido en Decano del Curso Pre-Universitario de la Zona del Canal. Se graduó a los 15 años en la escuela secundaria, y a los 18 años en el Colegio de Charleston, S.C. Después prestó servicio durante 4 años en la Reserva Naval de los Estados Unidos, en la cual ostenta ahora el rango de comandante. El nuevo decano y su esposa Alice Louise cumplirán 15 años de casados en septiembre.

El Dr. Latimer quedó muy impresionado con el sistema escolar, la operación y el personal escolar de la Zona del Canal, cuando vino en febrero último en una visita relacionada con su nuevo cargo.

Alabó al decano Hackett por su manera cuidadosa de prepararlo todo para su sucesor y declaró que no espera realizar grandes cambios en los procedimientos de operación del colegio, pues considera que son buenos. Sin embargo dijo que hará todo lo posible por mejorarlos.

La Ballena que quiso Cruzar el Canal . . .

(Viene de la página 4)

prácticos del Canal de Panamá, se ofrecieron voluntariamente para realizar las operaciones encaminadas a trasladar la ballena hasta el Abbatoir de Mount Hope, con el fin de sacar de ella el mejor provecho.

El Capitán del Puerto, F. V. McNair, aprobó la idea y dio permiso para que se intentara izar la ballena a un muelle, por medio de una grúa de 75 toneladas y dos locomotoras. El capitán McNair aclaró, sin embargo, que si la ballena no estaba en los cuartos fríos en la tarde del 20 de noviembre, "el Capitán del Puerto remolcaría la ballena hasta el mar, con el entendimiento de que el costo de ese trabajo sería pagado por los capitanes Weishofer y Miller."

Ametrallada

La ballena fue matada con fuego de ametralladora y remolcada al Muelle 6 en Cristóbal en donde tres carros del Ferrocarril esperaban para llevarla a Mount Hope. Centenares de personas de todo el Istmo abarrotaban el Muelle 6 para ver las operaciones. Y en un momento la espectación fue tan grande, que una dama muy emperifollada y ensombrerada se vino abajo con sombrero y todo, cayendo al agua, en medio de la excitación general.

Debidamente empapada, fue rescatada de las aguas por dos miembros del ejército estacionados en Fuerte De Lesseps y llevada a tierra en una lancha tripulada por el propio Capitán del Puerto, señor McNair.

Fracaso

Los intentos de sacar la ballena del agua se mantuvieron durante todo el día y finalmente fueron abandonados poco después de vencido el término dado por el Capitán del Puerto. Y con el fracaso de las operaciones, se hundieron también las esperanzas de los prácticos Miller y Weishofer de sacar ganancias con el aceite y otros subproductos del cuerpo de la ballena.

Bombardeada

La sacada de la ballena del puerto de Cristóbal fue relativamente fácil, comparada con las operaciones que habían sido realizadas anteriormente tratando de sacar beneficio de su cuerpo. El remolcador "Portobelo," del Canal de Panamá la sacó por la cola, rumbo hacia el mar, cruzando el rompeolas. Y así abandonó las aguas canaleras la inquieta ballena que había hecho historia tratando de cruzar el Canal.

El cuerpo del animal muerto fue abandonado a 12 millas del rompeolas y dos aviones de Coco Solo recibieron la misión de bombardear y hundir los restos. Pero aquello de deshacerse de una ballena resultó tarea más difícil de lo que las autoridades canaleras se imaginaban. Diez días más tarde el cuerpo de la misma apareció en María Chiquita y hubo que mandar al remolcador "Portobelo" a que volviera a arrastrarla mar afuera. Esto fue hecho bajo la vigilancia del Dr. Jesse Byrd, Director de Salubridad del Canal, quién tuvo que suministrar máscaras antigases a la tripulación, para la labor.

El Costo

La operación para liquidar la ballena costó en total $1,000, que en aquella época era una suma realmente alta. Las autoridades expresaron sus esperanzas en el sentido de que, a pesar de que ello constituiría un gran atractivo turístico, nunca más apareciera por la boca del Canal otra inquieta ballena, con ganas de cruzarlo. Y así ha sido. Hasta el momento no ha vuelto a aparecer ninguna más. Y si aparece, descuide, la sensación que ello cause volverá a levantar a la presente generación con igual curiosidad que la generación del 21.

JUBILACIONES

AL CONCLUIR el mes de junio le fueron presentados certificados de jubilación a los siguientes empleados cuyos nombres aparecen seguidos del título de la posición que ocupaban al jubilarse y los años de servicio que prestaron a la Compañía:

Carlos Antioco, Jornalero, División de Escuelas; 14 años, 7 meses, 24 días.
Philip A. Clarke, Oficinista, División del Ferrocarril; 31 años, 10 meses, 8 días.
Ruth C. Crozier, Maestra de Escuelas Primarias y Secundarias, División de Escuelas; 33 años, 5 meses, 19 días.
Robert A. Engelke, Sub-Jefe Administrativo, División de Dragas; 38 años, 7 meses, 22 días.
Beatrice Greenway, Jornalero (Aseador), División de Escuelas; 20 años, 5 meses, 28 días.
George M. Hall, Encargado de Ventanilla, División Postal; 18 años, 7 meses, 3 días.
Bernardine U. Hanna, Maestra de Escuelas Primarias y Secundarias, División de Escuelas; 30 años, 5 meses, 8 días.
Leon S. Headley, Aceitero, División de Dragas; 35 años, 3 meses, 18 días.
Walter H. Hebert, Sub-Jefe Arqueador, División de Navegación; 33 años, 8 meses, 6 días.
Richard J. Koperski, Superintendente de Almacén, División de Abastos; 24 años, 9 meses, 24 días.
Florence A. Lamson, Maestra de Escuelas Primarias y Secundarias, División de Escuelas; 30 años, 8 meses, 7 días.
Admiral E. Maitland, Operario de Frenos, División de Ferrocarril; 26 años, 7 meses.
Salomón S. Martínez, Estibador, División de Terminales; 12 años, 4 meses, 1 día.
Gertrude M. Milloy, Escrutador de Comprobantes, Contaduría; 42 años, 3 meses, 21 días.
Domingo Mojica, Jornalero, División de Mantenimiento; 14 años, 9 meses, 17 días.
Gerald M. Morgan, Ayudante de Operario de Esclusas, División de Esclusas; 33 años, 9 meses, 16 días.
Selucus Myles, Estibador, División de Terminales; 20 años, 3 meses, 28 días.
Carl R. Newhard, Encargado del Control de Comunicaciones, División de Electricidad; 38 años, 8 meses, 23 días.
Eduardo Pacheco, Recolector de Basura, División de Servicios Comunales; 20 años, 25 días.
Seferino Palacio, Encargado de Mantenimiento, División de Electricidad; 34 años, 1 mes, 9 días.
Julio Pazmiño G., Operario de Montacarga, División de Terminales; 23 años, 22 días.
Pablo Petruz C., Jornalero, División de Abastos; 15 años, 7 meses, 21 días.
Bernard F. Pohren, Calderero, División Industrial; 21 años, 6 meses, 8 días.
Clifton W. Ryter, Capitán de Remolcador o Ferry, División de Dragas; 35 años, 11 meses, 28 días.
Bhanga Singh, Estibador, División de Terminales; 16 años, 7 meses, 28 días.
Cyril A. Warren, Capitán de Lancha Motora, División de Dragas; 47 años, 10 meses, 15 días.
Benigno A. Zorita, Aceitero, División de Dragas; 36 años, 8 meses, 27 días.

ASCENSOS Y TRASLADOS

Del 5 de junio al 5 de julio

EMPLEADOS que han sido ascendidos o trasladados entre las fechas del 5 de junio al 5 de julio aparecen en la lista a continuación. Ascensos dentro del mismo grado y reclasificaciones no aparecen.

OFICINA DEL GOBERNADOR-PRESIDENTE

Walter M. Mikulich, de Maestro de Escuelas Primarias y Secundarias, División de Escuelas, a Funcionario Encargado de Servicios Especiales.

Oficina de Información de la Compañía del Canal de Panamá

Joseph Connor, de Escritor-Redactor a Especialista en Información.
Louisa J. Rowland, de Mecanógrafa, División de Electricidad a Oficinista (Traductora).
Sami E. Far, de Guardia, División de Terminales, a Guía de la Zona del Canal.
Edward J. Michaelis, de Cicerone (Intérprete), División de Esclusas, a Guía de la Zona del Canal (Intérprete).
George H. Scoggin, de Cicerone (Intérprete), División de Esclusas, a Guía de la Zona del Canal (Intérprete).
Robert J. Byrne, de Cicerone (Intérprete), División de Esclusas, a Jefe-Guía de la Zona del Canal (Intérprete).
Robert L. Austin, de Cicerone (Intérprete), División de Esclusas, a Guía de la Zona del Canal (Intérprete).

RAMO DE ADMINISTRACION

Tevia P. de Vásquez, de Mecanógrafa, División de Ingeniería, a Archivera.

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

División de Bomberos

Richard D. Duncan, de Inspector, Protección Contra Incendio, a Sargento, Cuerpo de Bomberos.
James E. Bryant, de Sargento, Cuerpo de Bomberos, a Teniente, Cuerpo de Bomberos.

División de Escuelas

Constantine Downs, de Mecanógrafo a Ayudante de Compras.
John S. Pettingill, de Coordinador del Plan de Estudios, a Ayudante Administrativo del Superintendente.

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCION

División de Dragas

Earl E. Mullins, de Operario, Draga de Cucharón, a Capitán de Draga de Cucharón.
Andrew H. Page, de 1er. Ayudante de Maquinista, Draga de Cangilones, a Maquinista Principal, Remolcador o Ferry.
Charles L. Miller, de Piloto, Draga de Cucharón, a Operario, Draga de Cucharón.
Nazario Góndola, de Jornalero a Marinero.
Isiah A. Gordon, de Operario de Lancha Motora, a Capitán de Lancha.
José Arias, de Ayudante Operario Perforadora de Corona, a Capataz (Perforación de Corona).
Algis D. Herrera, de Ayudante Torrero, a Encargado de Mantenimiento.
Ricardo R. Reefer, de Jornalero (Pesado), a Marinero.
Eustorgio García S., de Torrero, a Capataz de Mantenimiento.
Alberto Velásquez, Rigoberto Guerrero, Olmedo D. Moscoso, de Ayudante Torrero, a Encargado de Mantenimiento.

DIVISION DE MANTENIMIENTO

Phillip Joseph, de Mecánico de Cuarto de Herramientas (Limitado), a Mecánico de Cuarto de Herramientas.
Marco T. Molinares S., de Jornalero, a Capataz de Jornaleros (Pesado).
Frank A. Hall, de Plomero a Capataz de Plomería.
Manuel D. Jiménez C., de Jornalero (Pesado) a Ayudante.
Rudolph V. Myrie, de Jornalero, a Jornalero (Pesado).

DIRECCION DE MARINA

División de Esclusas

Randolph C. Hunt, de Jornalero (Pesado), a Manipulador de Cabos.
Hugh G. Davis, José Cerda, Norman Blandford, de Manipulador de Cabos, a Ayudante Operario de Esclusas.

División Industrial

Herbert K. Peterson, de Sub-Jefe, Planificación y Presupuestos, a Sub-Jefe Regulador de Producción.
Henry J. Wallace, de Ayudante de Mecánico Tornero, División de Electricidad, a Ayudante Mecánico Tornero, División Industrial.
William Powell, de Ayudante de Mecánico Tornero, División de Electricidad, a Ayudante Mecánico Tornero, División Industrial.

División de Navegación

Mary G. Urey, Dorothy A. Stevens, de Oficinista, a Ayudante Funciones Administrativas.
Richard J. Holder, de Despachador de Lanchas, a Oficinista.
Ramón Benjamín, de Mecanógrafo, a Oficinista.
Gilbert Detouche, de Jornalero (Pesado), a Marinero.

DIRECION DE SALUBRIDAD

División de Sanidad

Joseph M. Corrigan, de Inspector de Sanidad, a Sub-Jefe Inspector de Sanidad.
Silvestre Labastida C., de Exterminador, a Operario de Lancha.
Augustín A. Rodríguez, de Trabajador en Cemento o Asfalto, a Exterminador.
Leonardo Subera, de Jornalero (Pesado), a Exterminador.
Tomás Rodríguez, de Jornalero (Pesado), a Botero.

Hospital Gorgas

Roberto M. Afere, de Jornalero, a Auxiliar en el Servicio de Sala.
Catalino Quiroz M., de Jornalero (Pesado), a Jornalero (Hospital).
Henry W. Francisco, de Ayudante Oficios Domésticos, a Auxiliar de Enfermera.

DIRECCION DE ABASTO Y SERVICIOS COMUNALES

División de Servicios Comunales

George W. Squires, de Capataz de Jornaleros (Aseadores), a Sub-Jefe Capataz de Jornaleros (Aseadores).

División de Abastos

Valtosal Hudson, de Mozo de Oficio, a Despensero.
Irvin V. DeSousa, de Mozo de Oficio, a Encargado de Mostrador.
Guillermo Archibaldo, de Mozo de Oficio, a Ayudante General.
Maximino Carrasco, de Encargado de Mostrador, a Despensero.
Carl E. Dunn-Moodie, de Encargado de Mostrador, a Cajero (Servicio de Comidas).
Roy L. Jones, de Mozo de Oficio, a Vendedor.
María A. Valladares, de Moza (Servicio de Comidas al Carro), a Moza de Oficio.
Ethel L. Hanssell, de Encargada de Mostrador, a Vendedora.
George Menzies, de Almacenero, a Vendedor.
George Brathwaite, de Oficinista (Contabilidad), a Oficinista (Registro del Inventario).
William M. Boyce, de Almacenero, a Vendedor.
Guillermo G. Blandford, de Capataz de Mantenimiento, a Capataz de Carpintería.
Elaine K. Herring, de Acomodadora (Teatro), a Vendedora de Boletos.
Roy A. Cox, de Acomodador de Bolos, a Mozo de Oficio y Acomodador de Bolos.
Cyril E. Hewitt, de Acomodador de Bolos, a Mozo de Oficio y Acomodador de Bolos.
Josephine L. Beecher, de Vendedora, a Vendedora (Jefe de Sección).
Domingo B. Quintana, de Mozo de Oficio, a Trabajador de la Sección de Vegetales y Frutas.
Amilia J. Pinder, de Encargada de Mostrador, a Cajera (Servicio de Comidas).
Frederick W. Williams, Carlos A. Uriarte, de Almacenero, a Verificador y Reparador de Cilindros de Gas.
Ruth B. Hawkins, de Moza (Servicio de Comidas al Carro), a Moza de Oficio.
Olivia R. de Chiari, de Planchadora de Ropa Lisa, a Planchadora de Camisas.
Frank N. Green, de Muchacho de Paquetes, a Jornalero (Pesado).
Clarence A. Glean, de Mozo de Oficio, a Encargado de Mostrador.
Roy E. E. Ellis, de Acomodador de Bolos, a Mozo de Oficio y Acomodador de Bolos.
Sherman R. Brown, Jr., de Camarero, a Mensajero.
Clarence E. James, de Mozo de Oficio, a Encargado de Mostrador.
Donald C. Escalona, Roderic L. Blades, de Muchacho de Paquetes, a Mozo de Oficio.
Oscar Edmund, Jr., Daisy L. Cole, Edith S. Fitzroy, de Mozo de Oficio, a Encargado de Oficio.

CONTRALORIA

Auditoría General

Robert N. Bowen, de Auditor, a Sub-Jefe

Auditor.

División de Contabilidad

Benjamin S. Chisholm, de Contador de Costos de Construcción, a Contador de Costos.

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

División de Ferrocarril

Julián Agrazal, de Guardavías, a Capataz de Guardavías.
Remigio Méndez, de Capataz de Guardavías a Capataz de Mantenimiento.

División de Terminales

Percival F. Soso, Edgar A. Hodgson, Edward Davis, de Capataz de Jornaleros, a Capataz de Manipuladores de Cabos.
Dazel G. Watson, de Sub-Jefe Capataz de Jornaleros (Pesado), a Sub-Jefe Capataz.
Stanley A. Bartley, Aubrey Judge, James McDonald, Alexander A. Lewis, James N. Burgess, Noel P. Major, de Capataz de Jornaleros (Pesado), a Capataz de Manipuladores de Cabos.
Edwin G. Roy, de Pintor de Mantenimiento, a Encargado de Mantenimiento de Cubiertas.
Hugh H. Harrison, de Carpintero de Mantenimiento, a Carpintero.
Cornelio Raven, de Sub-Jefe Capataz de Carpintería (Limitado), a Sub-Jefe Capataz de Carpintería.
Arthur E. Critchlow, de Capataz de Carpintería de Mantenimiento, a Capataz de Carpintería.
Rupert Ennis, de Carpintero, a Capataz de Carpintería.
John I. Matthews, de Repellador (Mantenimiento), a Pintor de Mantenimiento.
Angel Salazar, de Trabajador de los Muelles, a Estibador.
Julio Valverde G., de Jornalero (Aseador), a Trabajador en los Muelles.
Tomás Delgado, de Jornalero (Pesado), a Ayudante, Combustibles Líquidos y Encargado de Muelles.

OTROS ASCENSOS

SIGUEN a continuación ascensos en que no ha variado el título de la posición.

División de Bomberos

Paul R. Walker, Sargento, Cuerpo de Bomberos.
Erell C. Alexis, Guardia de Detención, División de Policía.

División de Mantenimiento

Víctor De León, Leonard A. Jackson, José D. Rodríguez, Operario de Planta Trituradora de Roca.
Gilberto Simancas, James Morgan, Stephen R. Gordon, Operario de Planta Mezcladora de Concreto o Asfalto.

División de Navegación

John E. Erikson, Herbert S. Driscoll, George E. Riley, Jr., William K. Price, William T. O'Connor, Russell A. Weade, James H. Hagan, Robert K. Adams, Charles M. Swisher, John B. Spivey, John D. Lowe, Capataz General.
John F. Stephenson, Rayburn L. Brians, Eugene I. Askew, Arqueador.
George L. Holder, Bernardo E. Howard, Mecanógrafo.

División de Escuelas

Vilma V. Burke, Ayudante de Bibliotecaria.
Ruby G. Smart, Rhoda C. Palmer, Carlton A. Taft, Clementina D. White, Joyce E. Jordan, June L. Greaves, Ligia E. Richardson, Mecanógrafa.
María C. Kidd, Ayudante de Bibliotecaria.
Hilda W. Butcher, Ayudante de Bibliotecaria.
James L. Harding, Ayudante de Bibliotecaria.
Geneth H. Squires, Estenógrafa.
Marcella G. Green, Ayudante Funciones Administrativas.
Raymond G. Bush, Sub-Jefe Inspector de Sanidad, División de Sanidad.
Cecelia S. Lelaidier, Mecanógrafa, División de Servicios Comunales.
Earl R. Russell, Alfonso T. Shaw, Mozo de Oficio, División de Abastos.
Leslie M. Spencer, Albert B. Hendricks, Contador de Sistemas, Administración de Sistemas y Procedimientos de Contabilidad.
Ruth H. Elich, Técnico de Contabilidad, Contaduría.
Benjamín Thorpe, Mecanógrafo, División de Terminales.
Irl R. Sanders, Capataz General de Mantenimiento de los Muelles, División de Terminales.
Walter T. Williams, Abogado, Oficina del Asesor Jurídico.
Clifford B. Ocheltree, Capitán de Remolcador o Ferry, División de Dragas.

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

PLANES PARA la construcción de edificios permanentes para la operación y mantenimiento del Canal eran preparados hace 50 años este mes por el Arquitecto Austin W. Lord, de Nueva York, empleado por la Comisión del Canal Istmeño.

Según publicación del *Canal Record*, "el señor Lord realizó un cuidadoso estudio de la topografía y condiciones de la localidad y se esperaba que idease un proyecto en el cual todos los edificios permanentes, desde Punta Toro hasta la Isla de Taboga, serían del estilo predominante actualmente, posiblemente una modificación del estilo del Renacimiento Español adaptándose al paisaje que lo rodea."

Hace 25 Años

FUE APROBADO un proyecto de ley eliminando el doble control de determinar peajes para las embarcaciones que usaban el Canal de Panamá y establecía los reglamentos de la Compañía del Canal para el arqueo de los barcos, e hizo de los mismos el fundamento único para determinar el tonelaje neto sobre el cual se podrían cobrar peajes. Los reglamentos que entraron en vigor el 1º de marzo de 1938, todavía están en vigencia.

Al celebrar el Canal de Panamá su 23º aniversario en agosto de 1937, las cifras de tránsitos revelaron que el tráfico por el Canal desde principios de ese año hasta el 15 de agosto del aniversario, se registraba una disminución del 29 por ciento en travesías de embarcaciones comerciales de alta mar y una disminución de 2.6 por ciento en peajes, comparado con el mismo período del año de 1936.

Hace 10 Años

EN ESTE MES se cumplen 10 años que la Compañía del Canal de Panamá estuvo a punto de retirarse del suministro del carbón. Habíase vendido prácticamente toda la existencia de carbón en la Planta de Carbón de Cristóbal y al agotarse los materiales, esta importante actividad de las operaciones del Canal estaba por cerrarse. Al inaugurarse el Canal en 1914, la venta del carbón era una de las actividades más importantes en las operaciones de la mencionada empresa. Durante ese tiempo predominaban todavía los barcos carboneros.

Al finalizar la II Guerra Mundial, los negocios disminuyeron rápidamente. El contrato para la construcción del monumento de Goethals en Balboa fue conferido en agosto de 1952 a la firma panameña "Constructora Martinz, S. A.," quien ofreciera la oferta más baja de $78,533 para ese proyecto. El contrato no incluía el costo del mármol que habría de obtenerse en los EE. UU.

Hace 1 Año

HACE 1 AÑO, el 21 de agosto, fueron nombrados por el Gobernador Carter nuevos directores para dos departamentos de la empresa del Canal, al ocurrir una vacante con la jubilación del señor Henry L. Donovan, Director de Asuntos Civiles.

El Director de Transportes y Terminales, señor Bernhard I. Everson, fue nombrado Director de Asuntos Civiles. El Capitán Axton T. Jones, entonces Capitán del Puerto de Cristóbal fue nombrado sucesor del señor Everson como Director de Transportes y Terminales.

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

40

RAMO DE ADMINISTRACION

Rodway R. Phillips
Prensista (Prensa Tipográfica)

DIRECCION DE MARINA

José E. Brown
Ayudante de Operario de Esclusas

30

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Leon V. Heim
Inspector de Aduanas
Allan F. Woodruff
Jornalero (Aseador)

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Douglas A. Harding
Encargado de Mantenimiento
Carlos Herman
Ayudante Operario de Perforadora de Corona

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Caroline Hunt
Jefe de Enfermera, Sala de Operaciones
Gladys Hunter
Auxiliar de Enfermera
Fitz J. Taylor
Archivador

DIRECCION DE MARINA

Donald H. Spencer
Capataz Pintor
Fernandez O. Taylor
Pintor
Kenneth L. Jamieson
Conductor de Camión

DIRECCION DE ABASTO Y SERVICIOS COMUNALES

Vida L. Wareham
Vendedora (Jefe de Sección)

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Harold P. Bayfield
Reparador de Equipo Automotriz
John R. Szima
Electricista
Theophilus Carter
Verificador

20

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

William G. Dolan
Jefe de la División de Bomberos
Capt. Donald V. Howerth
Comandante, Cuartel de Policía del Distrito de Cristóbal
Joseph F. Dolan
Guardia de Aduana
R. B. McIlvaine, Jr.
Guardia de Aduana
Melmoth L. Morris
Oficinista
E. W. de Pringle
Maestro de Escuela Secundaria, Escuelas Latinoamericanas
Jessie O. Lindsay
Ayudante de Compras
George J. Roth
Sargento de Policía
Joel L. Cook
Policía Raso
John F. McDowell
Policía Raso
Cyril D. Lapp
Policía Raso

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Herbert F. Taake
Electricista
Alfred Leacock
Ayudante de Empalmador de Cables
Joseph Mathurin
Aceitero de Planta de Equipo Flotante
Juan Haynes
Carpintero

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Dr. Willard F. French
Jefe del Servicio Dental, Hospital de Coco Solo
Lloyd E. Barnett
Oficinista

DIRECCION DE MARINA

William S. Acheson
Capitán de Remolcador o Ferry
John B. Spivey
Capataz General de Atraque y Desatraque
McNair C. Lane
Operario de Locomotora Remolcadora
Arthur L. Smith
Mecánico Tornero de Operación de Esclusas
Michael J. Burza
Mecánico Tornero de Maquinaria Náutica
Laureano Torres
Ayudante de Operario de Esclusas
Joseph Baker
Ayudante de Operario de Esclusas
George A. Jeffers
Ayudante de Operario de Esclusas
Julio Cedeño
Ayudante de Operario de Esclusas
Marcelino Iglesias
Pintor de Mantenimiento
Arnold F. Small
Pintor de Mantenimiento
Joseph E. Evans
Marinero de Lancha
Oswal Newball
Marinero
Felipe Robles
Pasabarco

CONTRALORIA

James D. Herblin
Ayudante de Contador
Norma E. Lascelles
Operaria de Perforadora de Tarjetas

DIRECCION DE PERSONAL

Hilda C. Viglietti
Ayudante de Personal (Aceptabilidad de Solicitantes)

DIRECCION DE ABASTO Y SERVICIOS COMUNALES

Ayudante de Personal (Capacitación de Empleados)
Gene E. Clincuard
Capataz General de Predios
Wilfred R. Waldrop
Gerente de Comisariato
Joseph J. Bastis
Gerente de Centro de Servicios Comunales
Adica Moore
Vendedora
Irene Henry
Vendedora
Fidel Toribio
Operario de Equipo de Mantenimiento de Predios
Percival Warburton
Panadero
Nemesio Wood
Trabajador de la Sección de Comestibles
James Melvin
Conductor de Camión
Luis Pleitez
Guardia
Allan P. Noel
Confeccionador de Pinturas y Barnices
Roberto Martínez
Mozo de Oficio
Tomás Molinar
Jornalero (Pesado)
Domingo Torres
Pintor
F. W. Griffiths
Vendedor (Jefe de Sección)
Jasper N. Williams
Capataz de Jardinería
Levi King
Jornalero
Juan Cabeza
Recolector de Basura
Eugene I. Dudley
Oficinista

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Horace J. Orgeron, Jr.
Chofer, Automóvil del Presidente
Edwin G. Roy
Pintor de Mantenimiento
Fermín L. Ibáñez
Apuntador de Tiempo
Vernal A. Harper
Ayudante de Electricista
St. Clair V. Gill
Estibador
Raúl H. Pinedo
Conductor de Camiones Pesados
Pedro Flores
Jornalero (Pesado)
Norris Wheatley
Jornalero (Aseador)

EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS
(Años Fiscales)

Mes	Travesías			Peajes en Bruto* (En miles de dólares)		
	1962	1961	Promedio 1951-55	1962	1961	Promedio 1951-55
Julio 1961	931	941	557	$4,776	$4,680	$2,432
Agosto	934	912	554	4,749	4,585	2,403
Septiembre	892	847	570	4,523	4,172	2,431
Octubre	935	913	607	4,646	4,495	2,559
Noviembre	891	859	568	4,443	4,300	2,361
Diciembre	938	868	599	4,870	4,385	2,545
Enero 1962	917	893	580	4,736	4,449	2,444
Febrero	841	843	559	4,388	4,113	2,349
Marzo	980	937	632	5,098	4,725	2,657
Abril	942	904	608	4,961	4,523	2,588
Mayo	984	1,002	629	5,122	4,960	2,672
Junio	964	947	599	4,978	4,741	2,528
Totales del año fiscal	11,149	10,866	7,062	$57,290	$54,128	$29,969

TRAFICO COMERCIAL DEL CANAL SEGUN LA NACIONALIDAD DE LAS EMBARCACIONES

Nacionalidad	4º Trimestre, Año Fiscal 1962					
	1962		1961		1951-1955	
	Número de tránsitos	Toneladas de Carga	Número de tránsitos	Toneladas de Carga	Número de tránsitos	Toneladas de Carga
Belgas	12	36,289	13	40,137	2	13,223
Inglesas	344	2,384,222	320	1,874,163	299	1,812,242
Chilenas	27	193,901	26	195,507	16	88,080
Chinas	23	157,444	15	110,780	9	72,660
Colombianas	65	100,485	62	130,941	38	43,967
Danesas	79	492,661	81	353,700	65	245,718
Ecuatorianas	11	13,761	13	17,136	35	22,014
Francesas	37	342,052	33	212,720	31	134,662
Alemanas	292	949,716	287	803,482	57	146,661
Hondureñas	198	1,883,243	187	1,801,557	28	249,194
Griegas	15	27,805	17	42,839	114	130,927
Israelitas	19	43,372	11	31,179	-----	------
Italianas	45	283,730	53	335,361	36	197,097
Japonesas	214	1,167,418	223	1,323,557	70	497,278
Liberianas	213	1,922,555	294	2,658,383	51	333,268
Holandesas	163	719,084	133	653,345	31	160,545
Noruegas	381	3,079,083	367	2,501,456	206	916,735
Panameñas	104	435,904	108	502,106	108	596,566
Peruanas	31	103,399	29	142,264	5	10,626
Filipinas	18	66,724	20	124,861	5	37,985
Surcoreanas	10	37,761	-----	------	-----	------
Suecas	85	527,505	90	459,414	50	196,815
Estadounidenses	469	2,646,283	425	2,429,743	546	3,536,809
Otras	35	229,010	46	251,376	33	97,772
Total	2,890	17,843,407	2,853	16,996,007	1,835	9,540,844

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES

La tabla que aparece a continuación indica el desglose del número de travesías de grandes embarcaciones comerciales (de 300 toneladas netas o más) entre las ocho principales rutas comerciales:

	4º Trimestre del Año Fiscal		
	1962	1961	Promedio de Tránsitos 1951-55
Intercostal de los EE. UU.	118	115	170
Costa este de los EE. UU. y Sur América	617	582	458
Costa este de los EE. UU. y la América Central	104	118	123
Costa este de los EE. UU. y el Lejano Oriente	576	634	271
Costa este de los EE. UU./Canadá y Australasia	75	63	52
Europa y costa oeste de los EE. UU./Canadá	231	211	182
Europa y Sur América	299	287	124
Europa y Australasia	110	113	83
Todas las otras rutas	760	730	372
Total de tráfico	2,890	2,853	1,835

3,000 Turistas

MAS DE 3,000 pasajeros que viajaban a bordo de los trasatlánticos *Himalaya* y *Oriana* de la línea P & O-Orient, visitaron el Istmo, brevemente, durante el mes de julio.

El *Himalaya,* que hacía su primer viaje al Canal, llegó el 6 de julio con 1,149 pasajeros. Atracó en Balboa y Cristóbal para dar oportunidad a los visitantes de hacer recorridos turísticos de interés y luego siguió de Cristóbal rumbo a Southampton. El *Himalaya* es esperado en su viaje de regreso por el Canal, en septiembre, con destino a Australia.

El *Oriana,* uno de los trasatlánticos más grandes de la línea P & O-Orient, llegó a Balboa a media noche del día 21 de julio, procedente de la costa occidental de los Estados Unidos, con 2,184 pasajeros a bordo. Cruzó el Canal el 22 y partió el 23 hacia Southampton, vía Jamaica, Bermuda y El Havre. Esta fue su segunda visita al Canal desde que entró en servicio. La Norton Lilly & Co. representa ambos barcos.

Enorme Carguero

A PRINCIPIOS DEL MES de julio cruzó el Canal hacia el Norte, uno de los cargueros más grandes del mundo, el cual regresó a la vía interoceánica semanas más tarde, con un cargamento record de carbón destinado al Japón. Se trata del *Nini,* nuevo tipo de gigantesco carguero, construido en el Japón por C. M. Lemus y Cía. que lo usará principalmente para transportar carbón de Norfolk, Va., al Japón.

Nuevo Trasatlántico

EL BARCO DEL FUTURO tocará la Zona del Canal el próximo año, según anuncio hecho por C. B. Fenton & Co., agentes de la línea Home, que lo construye actualmente en Monfalcone, Italia. Se trata de un ultramoderno barco de pasajeros que se llamará *Oceanic* y que visitará el Istmo, por lo menos una vez, durante la temporada de turismo invernal de 1963.

El *Oceanic* ha sido diseñado para responder a todas las necesidades de los trasatlánticos más grandes del mundo. Desarrolla 27 nudos; tiene 18 salones públicos; 2 piscinas; 1 cubierta Lido; 1 capilla de 770 pies; 1 gimnasio de 1,200 pies; áreas especiales para diversión de niños y adolescentes y un teatro de dos niveles con capacidad para 450 personas.

Cargamento Refrigerado

UNO DE LOS embarques de carga congelada y refrigerada más grande que hayan salido jamás de Nueva Zelandia, pasó por el Canal de Panamá en el mes de junio a bordo del barco de carga *Tasmania Star* de la línea Blue Star.

La nave traía 10,700 toneladas de carne de res y de carnero refrigerada y mantequilla neozelandesa, con rumbo al Este de los Estados Unidos y el Canadá e Inglaterra.

Recientemente, los representantes de la Línea Blue Star en los Estados Unidos anunciaron que en agosto inaugurarían un servicio trans-Pacífico de cargo refrigerada entre Australia y la costa este de los Estados Unidos y aún cuando Payne & Wardlaw, los agentes locales de la mencionada línea, no han hecho todavía ningún anuncio, se espera que los barcos de esa firma hagan sus viajes regulares a través del Canal, transportando los productos congelados que exportan Nueva Zelandia y Australia.

Barco Tanque de la Esso

UN GRAN BARCO TANQUE que se llamará *Esso Centro América* estará viajando muy pronto a través del Canal, transportando fertilizantes de amoníaco líquido a los países de Centro América. El barco tanque, que antes se llamaba *Esso Venezuela* está siendo reconvertido en un nuevo tipo de embarcación destinada a transportar amoníaco anhidro.

La labor de reconversión de la nave se efectúa en los Estados Unidos, pero la sección completa que se le está añadiendo, fue construida en Bremen, Alemania Occidental.

El nuevo tanque tendrá una nueva sección de 229 pies con cuatro tanques de acero para transportar el fertilizante líquido a una temperatura de 28 grados bajo cero, Fahrenheit.

De acuerdo con el *New York Times*, el barco tendrá, cuando esté terminado, 382 pies y podrá transportar 4,000 toneladas de amoníaco anhidro. Este es el primer barco de esta naturaleza operado por la Esso.

Los agentes de la compañía han señalado que el barco estará terminado en agosto y que su primer viaje lo realizará en septiembre. Recogerá materia prima para fertilizantes en Aruba y la transportará a través del Canal de Panamá, a los puertos de la costa occidental de Centro América, en donde actualmente se construyen las plantas procesadoras.

CANTIDADES APARECEN EN TONELAJE BRUTA

Del Pacífico al Atlántico

Producto	4º Trimestre del Año Fiscal de 1962		
	1962	1961	Promedio de Tránsitos 1951-55
Menas, varias	2,071,950	1,993,955	999,938
Madera	1,046,606	1,030,800	1,014,773
Petróleo y productos derivados (no incluye asfalto)	264,900	266,026	229,177
Trigo	135,005	212,060	437,251
Azúcar	762,842	540,647	351,696
Alimentos enlatados	214,940	219,143	269,073
Nitrato de soda	229,176	258,366	319,896
Cebada	456,099	124,017	24,408
Bananos	279,096	261,020	200,684
Metales, varios	297,408	299,555	191,913
Productos de alimentos refrigerados (no incluye frutas frescas)	219,904	236,698	142,423
Frutas frescas y secas	110,622	98,380	95,284
Pulpa de madera	118,518	160,961	56,464
Hierro fabricado y acero	152,857	98,862	59,091
Fertilizantes sin clasificar	249,496	122,120	3,577
Demás productos	1,318,084	1,134,087	861,475
Total	7,927,503	7,056,697	5,257,123

Del Atlántico al Pacífico

Producto	4º Trimestre del Año Fiscal de 1962		
	1962	1961	Promedio de Tránsito 1951-55
Petróleo y derivados (no incluye asfalto)	3,288,465	2,381,080	1,075,363
Carbón y coque	1,777,735	1,595,146	703,397
Hierro fabricado y acero	456,841	429,649	461,804
Fosfatos	499,977	441,260	180,384
Azúcar	599,149	573,910	190,966
Frijoles de soya	287,296	405,441	119,263
Metales (chatarra)	392,274	1,359,843	12,985
Azufre	95,780	73,248	106,086
Compuestos de amoníaco	162,063	59,163	35,655
Trigo	151,888	176,726	35,034
Maíz	212,249	312,269	25,146
Maquinaria	120,728	95,370	66,780
Algodón en bruto	93,890	159,082	54,293
Productos químicos, varios	177,611	146,737	51,553
Bauxita	97,414	114,961	38,838
Demás productos	1,542,544	1,615,415	1,238,094
Total	9,915,904	9,939,310	4,395,641

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

	4º Trimestre del Año Fiscal				
	1962			1961	Promedio de Tránsitos 1951-55
	Del Atlántico al Pacífico	Del Pacífico al Atlántico	Total	Total	Total
Embarcaciones comerciales:					
De alta mar	1,470	1,420	2,890	2,853	1,835
Pequeñas*	71	52	123	120	381
Total	1,541	1,472	3,013	2,973	2,216
Embarcaciones del Gobierno Estadounidense: **					
De alta mar	28	20	48	40	166
Pequeñas*	18	25	43	59	75
Total	1,587	1,517	3,104	3,072	2,457

* Embarcaciones de más de 300 toneladas o 500 toneladas de desplazamiento.

** Embarcaciones sobre las cuales son acreditados los peajes. Antes del 1º de julio de 1951, barcos del Gobierno transitaban gratis.

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6225

NAVEGACION

LOS BARCOS de bandera noruega ocuparon el segundo lugar entre los barcos comerciales que usaron el Canal de Panamá durante el año fiscal de 1962. Esta fue la segunda vez consecutiva que Noruega superó a Alemania y Gran Bretaña.

Con un total de 1,491 embarcaciones que transitaron durante el período de 12 meses, Noruega quedó segunda solamente de los Estados Unidos en la cantidad de tráfico comercial que usó la Gran Vía. Los barcos británicos ocuparon el tercer lugar y los alemanes el cuarto puesto.

Noruega ocupó primero el segundo lugar durante el año fiscal de 1961 y continuó manteniendo su posición durante el último año fiscal, con un promedio de casi 373 embarcaciones por mes.

Un total de 1,783 barcos comerciales con la bandera de los Estados Unidos transitaron durante el año fiscal de 1962. Los barcos de bandera británica ascendieron a 1,276, mientras que las embarcaciones alemanas registraron un total de 1,094.

Otras naciones catalogadas como las mejores clientes del Canal durante el último año fiscal, de acuerdo con las cifras oficiales, fueron: Japón en el quinto lugar, con 844 barcos; Grecia, sexta, con 771; Liberia, séptima, con 648; los Países Bajos, en octavo lugar, con 558; y Panamá, noveno, con 393.

Durante el año fiscal, el tráfico de los barcos de bandera de Estados Unidos permaneció casi a la par con el del año fiscal de 1961; los barcos noruegos aumentaron ligeramente, los alemanes bajaron un poco, los japoneses disminuyeron alrededor de 40 embarcaciones, los griegos aumentaron unos 100 y Panamá continuó lo mismo. Liberia, que tuvo 1,044 embarcaciones transitando por el Canal durante el año fiscal de 1961, bajó a 648 barcos en 1962.

Muchos nuevos super-tanqueros fueron agregados a la lista de embarcaciones que pasaron por el Canal. Muchos de ellos eran de registro británico y de los Estados Unidos, otros construidos en el Japón y equipados para llevar aceite y grandes cargamentos.

Además, el Canal fue testigo de la primera llegada de varios grandes barcos de pasajeros, tales como el *Canberra* y el *Oriana,* que han sido construidos por los británicos para travesías alrededor del mundo. El *Canberra* pagó al Canal de Panamá $26,226 en peaje, la cantidad más alta jamás pagada por un barco de pasajeros.

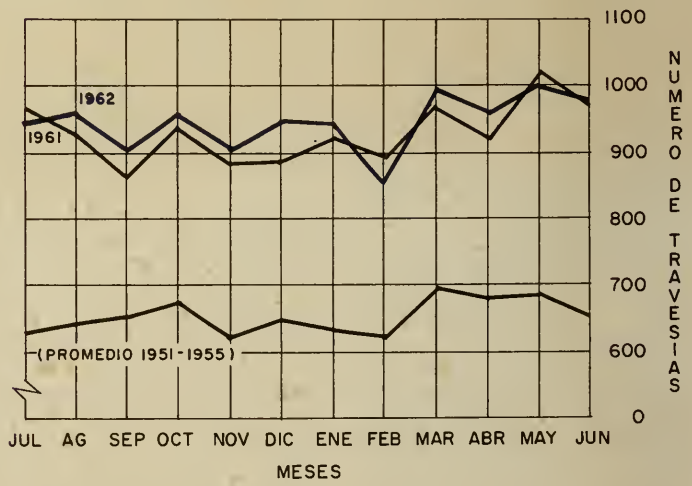
De los productos que pasaron por el Canal durante el año, se incluyen los grandes cargamentos de petróleo y productos derivados que venían del Atlántico hacia el Pacífico y el cargamento de metal en bruto a través del Canal procedente de América del Sur hacia los Estados Unidos y Europa.

La chatarra alcanzó su más alto nivel en el tercer cuarto del año fiscal, pero disminuyó abruptamente durante los últimos 3 meses, principalmente debido a las restricciones japonesas en el control de cambio hace varios meses. Hasta entonces, la chatarra hacia el Japón era uno de los mayores cargamentos llevados por el Canal hacia el Pacífico.

Durante la última parte del año fiscal, los cargamentos de bauxita fueron los más prominentes entre los productos en el tránsito del Atlántico al Pacífico. La mayor parte del aluminio en bruto está siendo producido en Jamaica y es llevado a la costa occidental de los Estados Unidos y al Lejano Oriente.

Tránsito de Embarcaciones de Alta Mar Durante el Mes de Junio

	1961	1962
Comerciales	947	964
Gobierno de los EE. UU.	10	13
Gratis	10	7
Total	967	984
PEAJES*		
Comerciales	$4,740,748	$4,978,326
Gobierno de los EE. UU.	49,898	97,739
Total	$4,790,646	$5,076,065
CARGA**		
Comerciales	5,757,868	5,684,416
Gobierno de los EE. UU.	47,071	110,938
Total	5,804,939	5,795,354

*Incluye los peajes de todas las embarcaciones. pequeñas y de alta mar.
**Cifras de la carga están en toneladas brutas.

Travesías de embarcaciones de alta mar a través del Canal.